

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

USTROJ ŽELJEZNICA U NARODNOOSLOBODILAČKOJ BORBI (1941.–1945.)

UDK 061.1ŽNOV:656.2“1941/1945“

Pregledni rad

U članku se prikazuje ustroj Željeznica narodnooslobodilačke vojske (ŽNOV) kroz vojnu (Vrhovni štab, Glavni štab Hrvatske) i, uvjetno rečeno, civilnu (Povjereništvo za saobraćaj NKOJ-a i Povjereništvo prometa ZAVNOH-a) strukturu. Za poslove željeznica unutar Vrhovnoga štaba bio je mjerodavan Tehnički odsjek, dok je unutar Glavnoga štaba Hrvatske za poslove željeznica bilo zaduženo Saobraćajno odjeljenje. Od 3. studenoga 1944. cjelokupni promet i prometne službe spadale su pod neposrednu upravu Povjereništva saobraćaja NKOJ-a. Vrhovnu upravu nad narodnim željeznicama u Hrvatskoj obavljalo je Povjereništvo prometa ZAVNOH-a.

Ključne riječi: Narodnooslobodilačka borba, Željeznice narodnooslobodilačke vojske, Vrhovni štab, Povjereništvo za saobraćaj NKOJ-a, Glavni štab Hrvatske, Povjereništvo prometa ZAVNOH-a

Uvod

Kad su jugoslavenski časnici 27. ožujka 1941. izveli dvorski puč i oborili vladu Cvetković–Maček, a s njom i sporazum o pristupanju Kraljevine Jugoslavije Trojnom paktu, Adolf Hitler (1889.–1945.) odlučio je odmah napasti i pokoriti Jugoslaviju. Napad je izvršen 6. travnja 1941. iz Austrije, Mađarske, Bugarske, Albanije i Italije sa 24 njemačke, 22 talijanske i oko 5 mađarskih divizija, koje je podržavala zračna flota od 1500 aviona.

Zbog nesposobnosti, kapitulancije i izdaje u redovima višega vojnog vodstva vojska nije mogla pružiti ozbiljniji otpor agresoru. Kraljevina Jugoslavija i njezine oružane snage doživjele su potpuni slom. Već 15. travnja 1941. kralj i vlada pobjegli su u inozemstvo, a 17. travnja 1941. njezini su opunomoćenici potpisali u Beogradu bezuvjetnu kapitulaciju. Država je podijeljena između pobjednika: Njemačke, Italije, Mađarske i Bugarske. U Bačkoj, Baranji, Međimurju i Prekomurju Hortijeva je Mađarska odobrenjem nacističke Njemačke uvela vojnu, zatim i civilnu upravu, a 16. prosinca 1941. anektirala navedena područja. Talijani su 18. svibnja 1941. anektirali Sušak sa

zaleđem (tadašnji sušački, kastavski, čabarski i dio delničkoga kotara) i sve otoke Hrvatskoga primorja (osim Paga) i priključili ih tzv. Riječkoj pokrajini. Istoga dana anektirali su Dalmaciju od Splita do Novigradskoga mora, gotovo sve dalmatinske otoke (osim Brača, Hvara, Šćedra i otoka Dubrovačkoga primorja) i područje Boke kotorske, formirajući Guvernerat (Governo della Dalmazia).

Od preostalog dijela teritorija Hrvatske, Bosne, Hercegovine i Srijema nacistička njemačka i fašistička talijanska vlada stvorile su Nezavisnu Državu Hrvatsku.

Kada su 22. lipnja 1941. armije nacističke Njemačke napale SSSR, Politički biro Centralnoga komiteta Komunističke partije Jugoslavije (CK KPJ) istoga je dana održao sastanak i uputio proglas narodima Jugoslavije, pozvavši ih na ustanak. Na čelu ustanka bio je generalni sekretar KPJ Josip Broz Tito (1892.–1980.).¹

Općenito

Sve pruge koje su rabile jedinice Narodnooslobodilačke vojske (NOV) imale su vrlo nestalni karakter, što je ovisilo o vojnim akcijama, odnosno o zauzimanju ili gubitku određenoga teritorija. A to se događalo vrlo često. Sa zauzećem određenoga teritorija, kada god bi se ukazala prilika, pa makar i na kraćim relacijama i za kraće vrijeme, željeznice su popravljane i rabljene za potrebe NOV-a. To je trajalo sve do gubitka navedenoga teritorija.

U Bosni (teritorij Nezavisne Države Hrvatske – op. a.) na području pod nadzorom NOV-a željeznice su s manjim prekidima rabljene tijekom cijeloga rata. Na području oko Drvara, sve do kraja rujna 1941., rabljene su pruge od Drvara do Oštrelja i do Snetice te od Snetice do Bravskoga i Mliništa, kao i veći dio mreže šumskih željeznica u dužini od preko 200 km. Nakon ponovnoga preuzimanja Drvara u srpnju 1942., uspostavljen je i željeznički promet; od kolovoza 1943. uspostavljen je promet na pruzi Bugojno–Donji Vakuf, a nešto poslije i na pruzi prema Drvaru. Te su pruge odigrale veoma važnu ulogu, naročito u zimskom razdoblju 1942./43., jer su omogućile čvršće političko-ekonomsko i vojno povezivanje čitava partizanskoga teritorija. Pored prijevoza i opskrbe jedinica NOV-a, njima su evakuirani ranjenici i bolesnici, a prugama od Bugojna i Donjega Vakufa prevezen je veći broj delegata na Drugo zasjedanje Antifašističkoga vijeća narodnoga oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ), a u siječnju 1944. prugom Jajce–Drvar, od željezničke postaje Čardak do Drvara, prevezen je Vrhovni štab na čelu s maršalom Titom.

U to vrijeme (kraj 1943., odnosno početak 1944.) partizanske željeznice dobivaju i svoje službeno ime – Željeznice narodnooslobodilačke vojske (ŽNOV), pa su njezine oznake ispisane na lokomotivama i vagonima. Također, propisuje se vozni red i uvode putničke tarife i naplaćivanje karata.

Od kraja 1943. u Slavoniji se rabila pruga uskoga kolosijeka Zvečevo–Cikočka Rijeka, a od polovice 1944. na području Slavonije, Podravine i Moslavine dolazi do šire primjene željeznica za potrebe Narodnooslobodilačke vojske, te se počeo odvijati redoviti željeznički promet na prugama Pakrac–Zvečevo, Pakrac–Cikočka Rijeka,

¹ *Vojna enciklopedija*, br. 6. Izdanje Redakcije vojne enciklopedije, Beograd, 1964., str. 107–109.

Gojilo–Pakrac–Daruvar, Orahovica–Virovitica i Voćin–Orahovica, ukupne duljine od oko 300 km. U to je vrijeme na tom području (na kojem je djelovao 6. korpus) bilo na željeznici zaposleno oko 850 osoba, a organizirani su i prvi tečajevi za željezničko osoblje: prometni, blagajnički i strojarsko-ložački.²

Dana 25. studenoga 1944. uspostavljen je promet na pruzi Split–Sinj, 12. prosinca 1944. na pruzi Šibenik–Drniš, 18. siječnja 1945. na dijelu pruge Drniš–Potkonje (Knin) i 13. prosinca 1944. na pruzi Split–Perković–Slivno s prijelazom na mostu Jadar.³

Zajedno s osposobljavanjem i upotrebom željeznice u Narodnooslobodilačkom ratu (NOR), stvarani su i razvijani prometno-željeznički organi i jedinice. U proljeće 1944. formiran je u Drvaru prvi željeznički bataljun (u sastavu I. inženjerijske brigade); potkraj te godine u Saobraćajnom odjeljenju Glavnoga štaba Hrvatske formiran je Željeznički odsjek. Do ožujka 1945. cjelokupni je željeznički promet bio u ovlasti Tehničkoga odsjeka Vrhovnoga štaba, kada je osnovana Saobraćajna služba, a u okviru nje posebna grana za željezničko-plovidbeni promet. U Povjereništvu narodne obrane postojalo je Saobraćajno odjeljenje sa Željezničko-plovidbenim odsjekom, a pri direkcijama željeznica na oslobođenom teritoriju formirane su vojne delegacije, na važnim željezničkim čvorovima komande željezničkih linija, a na većim željezničkim postajama komande željezničkih stanica.⁴

Prvi prometno-željeznički organi

Na samom početku ustanka osposobljavanje, organizacija i uporaba cjelokupnoga prometa bili su u djelokrugu samih jedinica, odnosno pozadinskih vojnih i lokalnih narodnih vlasti. To su bili prvi prometno-željeznički organi buduće socijalističke Jugoslavije.⁵

U mjesecu rujnu 1942. vrhovni komandant Josip Broz Tito donio je Naredbu o osnivanju pozadinskih vojnih vlasti. U njoj je, između ostaloga, pisalo: »Radi obavljanja svih zadataka narodnooslobodilačke borbe na oslobođenoj teritoriji i radi usklađivanja djelatnosti građanskih i vojnih vlasti naređujem da se na oslobođenom području odmah sprovede organizacija pozadinskih vojnih vlasti obrazovanjem komandi područja, komandi mjesta, partizanskih i seoskih straža ...

Dužnosti pozadinskih vojnih vlasti: 12. – Zadaci komande područja jesu: ... e) uspostavljanje i regulisanje svih vrsti saobraćaja; staranje o transportu trupa i materijala; ... 14. – Na sličan način kao i komande područja organizuju se i komande mjesta. Zadaci komandi mjesta isti su kao i komandi područja, čiji su izvršni organi i po čijim naređenjima rade ...

² Isto, br. 10, Beograd 1967., str. 815.

³ Izvještaj povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: Zemaljsko antifašističko vijeće narodnog oslobođenja Hrvatske (dalje: ZAVNOH), Zbornik dokumenata 1945., Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1985., str. 408–415.

⁴ *Vojna enciklopedija*, br. 10, Izdanje vojne enciklopedije, Beograd, 1967., str. 815.

⁵ Isto.

Dužnosti partizanskih straža jesu: ... d) reguliše i kontroliše cijeli vojni i privatni saobraćaj u svom rejonu».⁶

Dana 2. rujna 1942. Tito je izdao Naredbu o izboru, strukturi i zadacima narodnooslobodilačkih odbora. U njoj se precizira da cjelokupni promet i prometna sredstva stoje pod upravom vojnih vlasti. U skladu s tim pod vojnom su upravom bile i željeznice.⁷

Tehnički odsjek Vrhovnoga štaba Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije (NOV i POJ)

Sredinom prosinca 1942. odlukom Josipa Broza Tita izvršena je reorganizacija Vrhovnoga štaba (VŠ). Organizirano je sedam odsjeka i jedna komisija:

- Operativni otsek
- Obaveštajni otsek
- Ekonomski otsek
- Vojno-sudski otsek
- Pozadinski otsek
- Tehnički otsek
- Sanitetski otsek
- Komisija za borbu protiv petokolonaša.

Tehnički odsjek imao je četiri sekcije:

- Građevinsku (za građenje putova, vojnih objekata i naselja)
- Poštansko-telefonsku (za održavanje i izgrađivanje telefonskih linija)
- Saobraćajnu (za organizaciju tranzitnog i lokalnog prometa na oslobođenom teritoriju)
- Industrijsku (za organizaciju i nadzor nad pilanama, mlinovima, tvornicama kože itd.).

U djelokrugu Tehničkoga odsjeka Vrhovnoga štaba, odnosno odgovarajućih organa željezničko-prometne službe bio je i cjelokupni željeznički promet. Pozadinski odsjek Vrhovnoga štaba imao je zadatak da organizira komande područja i komande mjesta te da vrši nadzor nad njihovim radom.

Na čelu odsjeka nalazio se šef odsjeka, a svakom sekcijom u odsjeku upravljala je jedna osoba, kao odgovorni referent svomu šefu odsjeka.⁸

⁶ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. II., knj. 6.: *Dokumenta Vrhovnog štaba Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1942.* Vojni istoriski institut Jugoslavenske narodne armije, Beograd, 1957., str. 34–37.

⁷ Isto, str. 15.

⁸ *Vojna enciklopedija*, br. 10. Izdanje Redakcije vojne enciklopedije, Beograd, 1967., str. 697; kao i *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. II., knj. 7.:

Povjereništvo za saobraćaj Nacionalnoga komiteta oslobođenja Jugoslavije (NKOJ)

Odlukom o vrhovnom zakonodavnom i izvršnom narodnom predstavničkom tijelu Jugoslavije i NKOJ-u, kao privremenim organima vrhovne narodne vlasti u Jugoslaviji za Narodnooslobodilačkoga rata, donesenom 30. studenoga 1943. na II. zasjedanju Antifašističkoga vijeća narodnoga oslobođenja Jugoslavije u Jajcu, Predsjedništvo AVNOJ-a imenovalo je NKOJ za prvi najviši izvršni i naredbodavni organ narodne vlasti u Jugoslaviji, što znači da je NKOJ imao sva obilježja narodne vlade u tradicionalnom značenju toga pojma.⁹

NKOJ se sastojao od predsjednika, koji je ujedno bio i povjerenik za narodnu obranu (Josip Broz Tito osobno), tri potpredsjednika i odgovarajućega broja povjerenika. Među njima se nalazio i povjerenik za saobraćaj, koji je između ostaloga bio zadužen i za poslove željezničkoga prometa.

Preciznije rečeno, prvi savezni organ uprave za poslove prometa i veza bilo je Povjereništvo za saobraćaj, osnovano 30. studenoga 1943. u okviru NKOJ-a imenovanjem povjerenika za te poslove.¹⁰ Prvi povjerenik za saobraćaj, a ujedno i član Vrhovnoga štaba Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije bio je general-lajtnant Sreten Žujović-Crni (1899.–1976.).

Djelokrug posla navedenoga Povjereništva u svezi sa željeznicama bio je izgradnja, održavanje i upravljanje željezničkim prometom, organizacija i uprava stručnim prometnim školama. Prema tomu, Povjereništvo za saobraćaj imalo je u ovlasti cjelokupni promet.¹¹

Dekretom Povjereništva saobraćaja, izdanim 3. studenoga 1944. u oslobođenom Beogradu, cjelokupni promet i službe u svezi s njim spadali su pod neposrednu upravu Povjereništva saobraćaja NKOJ-a. U prvo vrijeme upravljanje poslovima Povjereništva vodila je Glavna uprava saobraćaja, odnosno njezin načelnik.¹²

Odlukom o osnivanju Privrednoga savjeta NKOJ-a od 14. prosinca 1944., Privredni savjet upravljao je privredom u zemlji i u tu svrhu koordinirao rad svih privrednih povjereništava. U Privredni savjet ulazili su povjerenici, između kojih se nalazio i povjerenik za saobraćaj.¹³

Dana 5. veljače 1945. povjerenik saobraćaja u Beogradu general-lajtnant Sreten Žujović donio je propis pod nazivom »Ustrojstvo oblasnih željezničkih direkcija«. Temeljem Ustrojstva i uputa koje su dobivale od Glavne uprave saobraćaja oblasne su

Dokumenta Vrhovnog štaba Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1942.–1943. Vojni istoriski institut Jugoslavenske narodne armije, Beograd 1959., str. 124–125.

⁹ Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije (dalje Sl. list DFJ) 1/1945.

¹⁰ Odluka o imenovanju NKOJ-a; Sl. list DFJ 1/1945.

¹¹ Korać, Ljubiša: *Organizacija federacije u socijalističkoj Jugoslaviji (1943.–1978.)*. Arhiv Jugoslavije Beograd, ČGP Delo, OOUR Globus, Izdavačka djelatnost Zagreb, ČGP Delo, Ljubljana 1981., str. 327–328

¹² Sl. list DFJ 1/1945.

¹³ Isto.

direkcije državnih željeznica, pod vrhovnim vodstvom Povjereništva saobraćaja Nacionalnoga komiteta oslobođenja Jugoslavije, neposredno upravljale svim državnim željeznicama, a i željeznicama u državnoj eksploataciji na svom području.

Direkcije su imale odjeljenja, odsjeke i referentstva. Na čelu direkcije bio je direktor, na čelu odjeljenja načelnik, na čelu računovodstva i ekonomata šef, na čelu odsjeka u odjeljenju šef odsjeka, a na čelu referentstva, odnosno administracije, referent.

Direkcije su imale sljedeća odjeljenja i odsjeke:

- Opće odjeljenje (Personalni odsjek, Odsjek za socijalno staranje, Statistički odsjek)
- Saobraćajno odjeljenje (Saobraćajni odsjek, Odsjek za vuču)
- Građevinsko odjeljenje (Odsjek za održavanje pruge, Signalno-telegrafsko-telefonski odsjek, Konstruktivni odsjek)
- Mašinsko odjeljenje (Kolski odsjek, Radnički odsjek)
- Komercijalno odjeljenje (Tarifsko-transportni odsjek, Odsjek za kontrolu prihoda)
- Ekonomat direkcije
- Računovodstvo.

Direktor je imao dva pomoćnika, od kojih je prvi bio načelnik Općega odjeljenja, a drugi inženjer strojarke ili građevinske struke. Direktor je također imao sekretarijat, sa sekretarom na čelu.¹⁴

Nacionalni komitet oslobođenja Jugoslavije raspušta se s Povjereništvom za saobraćaj 7. ožujka 1945. (na temelju Zakona o raspuštanju NKOJ-a). Umjesto njega osniva se Privremena narodna vlada Demokratske Federativne Jugoslavije (DFJ).¹⁵ Istoga dana počelo je raditi Ministarstvo saobraćaja, koje je preuzelo poslove dotadašnjega Povjereništva za saobraćaj.¹⁶ Za ministra je određen Todor Vujasinović.¹⁷

Saobraćajno odjeljenje Glavnoga štaba Hrvatske (GŠH)

Naredbom Glavnoga štaba Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Hrvatske (GŠNOV i POH) br. 40 od 26. studenoga 1943. uspostavljen je Saobraćajni odsjek GŠNOV-a i POH-a (od 1944. Saobraćajno odjeljenje GŠH – op. a.). Šef Saobraćajnoga odsjeka GŠ-a bio je potpukovnik ing. Mile Ljubičić.¹⁸ Potkraj mjeseca lipnja 1944. Odjeljenje je reorganizirano u tri odsjeka:

- Odsjek za transport

¹⁴ Sl. list DFJ 28/1945.

¹⁵ Sl. list DFJ 11/1945.

¹⁶ Isto.

¹⁷ Isto.

¹⁸ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Raspis Saobraćajnoga odsjeka Glavnog štaba NOV i POH, br. 2 od 2. prosinca 1943. o organizovanju saobraćajne službe i upotreba motor. vozila upućen Štabu IV. divizije.

- Otsjek za nadzor i uzdržavanje komunikacija
- Poštansko-telefonski otsjek.¹⁹

Saobraćajno odjeljenje GŠ-a bilo je zaduženo za upravljanje i organizaciju cjelokupnom službom transporta, održavanje svih komunikacija u ispravnom stanju te za upravljanje poštansko-telefonskom službom na čitavom teritoriju Hrvatske koji su kontrolirale jedinice NOV-a. Navedeno Odjeljenje organiziralo je promet po svim granama tako da je ponajprije osiguralo prijevoz vojske, vojnoga materijala, ranjenika, bolesnika, hrane, opreme, poštanskih pošiljaka i telefonsku vezu viših štabova do najnižih jedinica. Saobraćajno odjeljenje tijesno je surađivalo sa svim odjeljenjima GŠNOV-a i POH-a i odnosnim organima narodne vlasti. Na čelu Odjeljenja bio je načelnik, koji je bio odgovoran GŠNOV-a i POH-u. Na čelu odsjeka bili su šefovi, koje je postavljao Glavni štab. Oni su za svoj rad bili odgovorni načelniku Odjeljenja. Sekcijama su upravljali referenti sekcije, za svoj rad odgovorni šefu odsjeka.²⁰

Potkraj 1944. unutar Saobraćajnoga odjeljenja GŠNOV-a i POH-a osnovan je Željeznički odsjek, koji je u početku imao pet članova. Odsjek je formiran radi reguliranja željezničkoga prometa nakon oslobođenja, ali i radi sve većega opsega željezničkoga prometa na oslobođenom teritoriju (X. i VI. korpus). U okviru Odsjeka za transport rad je bio skučen. Željeznički odsjek odmah je nakon formiranja prešao na izradu preglednih karata željezničkih linija, na izradu formulara za prikupljanje podataka, na izradu plana o reguliranju željezničkoga prometa nakon oslobođenja. Najzamršeniji rad bio je u organizaciji Komande željezničke mreže Zagreb, zatim u organizaciji i formiranju komandi željezničkih linija i željezničkih stanica po korpusima. Pri toj je izradi teritorij Hrvatske uzet kao cjelina, ali je komanda mreže ipak prilagođena i pojedinim korpusima. Budući zadatci ovoga Odsjeka bili su formiranje komandi željezničkih mreža u Zagrebu i davanje pune pomoći ostalim korpusima.²¹

Saobraćajni odsjeci vojnih oblasti korpusa NOV-a i POJ-a

U svezi s naredbom Vrhovnoga štaba NOV-a i POJ-a od 9. veljače 1944. izdane su Upute za organizaciju štabova korpusa i korpusnih vojnih oblasti. Teritorij korpusne vojne oblasti u Hrvatskoj određivao je Glavni štab NOV-a i POH-a. Korpusnom vojnom oblašću upravljao je zamjenik komandanta, odgovoran Štabu Korpusa. Izvršni organi korpusne vojne oblasti bile su komande područja, odnosno komande mjesta. Korpusna vojna oblast organizirala je sljedeće odsjeke:

- Otsjek za mobilizaciju
- Otsjek za saobraćaj

¹⁹ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 111/2 od 8. srpnja 1944. o radu u mjesecu junu 1944.; kao i Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 151 od 7. kolovoza 1944. upućen Vrhovnom štabu NOV i POJ.

²⁰ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Prijedlog za organizaciju Saobraćajnog odjeljenja GŠ NOV i POH, br. 116 od 11. srpnja 1944.

²¹ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH za mjesec septembar upućen 9. listopada 1944. Vrhovnom štabu NOV

- Ekonomski odsjek
- Sanitetski odsjek
- Odsjek za zaštitu naroda
- Oblasni vojni sud.

Odsjek za saobraćaj organizirao je i regulirao, prema prilikama i mogućnostima, promet motornim i drugim prijevoznim sredstvima. Vodio je brigu o stanju cesta i drugih putova (moguće i pruga i plovnih sredstava). Organizirao je održanje svih komunikacija u ispravnom stanju (popravljanje mostova, prekopa, pruga, izrada splavi itd.).

Šefovi odsjeka u Korpusnoj vojnoj oblasti obavljali su svoje zadatke u najtješnjoj međusobnoj suradnji, pod neposrednim vodstvom zamjenika komandanta, koji je imao dužnost da ujedini i koordinira njihov rad. Štab Korpusa preko načelnika Štaba i zamjenika komandanta ujedinjivao je rad svih odsjeka. Štab Korpusa bio je odgovoran za rad svih svojih organa i odsjeka Glavnom štabu NOV-a i POH-a.²²

Saobraćajno odjeljenje Glavnoga štaba NOV-a i POH-a donijelo je 6. srpnja 1944. pod br. 114/1944. Organizaciju Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima. Temeljem navedene Organizacije Saobraćajni odsjek Vojne oblasti dijelio se na:

- Sekciju za transport
- Sekciju za nadzor i održavanje komunikacija
- Poštansko-telefonsku sekciju.

Saobraćajni je odsjek na teritoriju korpusne vojne oblasti organizirao i upravljao službom transporta, u prvom redu vojničkoga, održavanjem komunikacija u ispravnom stanju, telegrafsko-telefonskom vezom prema propisima i uputama Saobraćajnoga odjeljenja GŠH-a; uređivao promet po svim granama kako bi, prije svega vojni, tekao pravilno, brzo i sigurno; brinuo se za stručno uzdizanje kadrova, za njihovo postavljanje, premještanje i unaprjeđenje; tijesno surađivao sa svim odsjecima korpusa i korpusne vojne oblasti i odnosnim organima narodne vlasti, s tim da je promet na cijeloj pozadini imao na prvom mjestu zadovoljiti potrebe operativne vojske. Na čelu odsjeka bio je šef, iz redova organizacijsko-stručnih kadrova, kojega je postavljao Štab Korpusa u suglasnosti sa Saobraćajnim odjeljenjem GŠH-a. On je za svoj rad bio neposredno odgovoran Štabu Korpusa.

Postojala je i Saobraćajna sekcija Komande područja, koja je na svom području neposredno organizirala i upravljala transportom vojske, vojnoga materijala, hrane i opreme, ranjenika i bolesnika; nadzorom i održavanjem komunikacija te poštansko-telefonskom vezom prema primljenim direktivama. Sekcija je tijesno surađivala sa svim područnim sekcijama, s referentom za vezu operativnih jedinica i odnosnim organima narodne vlasti. Na čelu sekcije nalazio se šef sekcije koga je postavljao Štab Korpusa na

²² HDA, Fond br. 1194, Narodnooslobodilačka vojska, Kutija br. 11, Štab I. Proleterskog Korpusa, 1943.–1945., Fascikl: Korpusna Vojna oblast VI. Korpusa, 1944.–1945., NOV-13/1541-1549, Košuljica: NOV-13/1541, VI. Korpusna vojna oblast, 1944. II. 9., Upute za organizaciju štabova korpusa i korpusnih vojnih oblasti u vezi s naredbom VŠ NOV i POJ od 9. II. 1944. godine.

prijedlog Komande područja, a u suglasnosti sa Saobraćajnim odsjekom. On je za svoj rad bio neposredno odgovoran Komandi područja. Sekcija je imala sljedeće referente:

- Referenta za transport
- Referenta za nadzor i uzdržavanje komunikacija
- Poštansko-telefonskoga referenta.

Između ostalih je poslova na svom je području referent za transport prema primljenim direktivama neposredno organizirao i upravljao transportom primjenjujući sva transportna sredstva, vojna i civilna, kako su to zahtijevali interesi Narodnooslobodilačke vojske. Na prijedlog referenta za transport komandant područja postavljao je povjerenika za transport (prometni podoficir), koji je za svoj rad odgovarao Komandi mjesta. Između ostalih poslova Povjerenik za transport u Komandi mjesta mobilizirao je potrebna prijevozna sredstva preko civilnih vlasti, a po potrebi i sam prema primljenim uputama i naređenjima, s time da je u svako doba osigurao vojne Transporte ranjenika i bolesnika, hitno prebacivanje vojnoga materijala i sprema, hrane itd. Referent za transport vršio je i nadzor nad radionicama koje su služile za popravak i možebitnu izradu novih transportnih sredstava.

Referent za nadzor i održavanje komunikacija obavljao je, između ostaloga, neposredan nadzor te preko nadcestara i cestara, nadzornika i čuvara željezničkih pruga, stalnih ili privremenih radnih jedinica itd. organizirao redovito održavanje komunikacija i objekata u ispravnom stanju a prema pravilima, uputama i naređenjima.

Dužnosti nadzornika i čuvara željezničkih pruga bili su slični tijelima nadcestarske i cestarske službe. Koliko, gdje i jesu li se ova tijela uopće postavljala, ovisilo je od prilika u pojedinim korpusima.

Stalne ili privremene radne jedinice služile su za obavljanje specijalnih zadataka, kao što su sječa i rezanje drva, paljenje ugljena za saugas-kamione, spremanje transportnih sredstava koja su se povlačila iz prometa, izvlačenje pojedinih prijevoznih sredstava koja su ostala u kvaru itd.²³

Od saobraćajnih odsjeka vojnih oblasti korpusa NOV-a i POJ-a, Saobraćajno odjeljenje Glavnoga štaba NOV-a i POH-a bilo je mjerodavno za:

- Saobraćajni odsjek Vojne oblasti IV. Korpusa NOVJ-a
- Saobraćajni odsjek Korpusne vojne oblasti VI. Korpusa NOVJ-a
- Saobraćajni odsjek Vojne oblasti VIII. Udarnog Korpusa NOVJ-a
- Saobraćajni odsjek Vojne oblasti X. Korpusa »Zagrebačkog« NOV-a i POJ-a
- Saobraćajni odsjek Vojne oblasti XI. Korpusa NOVJ-a.

²³ HDA, Fond br. 1194, Narodnooslobodilačka vojska, Kutija br. 11, Štab I. Proleterskog Korpusa, 1943.–1945., Fascikl: Korpusna Vojna oblast VI. Korpusa, 1944.–1945., NOV-13/1541-1549, Košuljica: NOV-13/1545, Korpusna vojna oblast VI. Korpusa (Saobraćajni odsjek), 1944. VIII. 8., Organizacija Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima.

Unutar saobraćajnih odsjeka vojnih oblasti korpusa NOV-a i POJ-a postojale su od kraja 1944. i željezničke sekcije.

Pogledajmo sada neke zanimljivosti iz izvještaja jedinica NOVJ-a koje govore o željezničkoj problematici.

Tako se npr. u Izvještaju Saobraćajnoga odsjeka Vojne oblasti X. Korpusa »Zagrebačkoga« NOVJ-a poslana 7. listopada 1944. Saobraćajnom odjeljenju GŠNOV-a i POH-a navodi da su unutar navedenoga Odsjeka formirane četiri sekcije:

- Sekcija za P. T.
- Sekcija za transport
- Sekcija za nadzor i uzdržavanje komunikacija
- Željeznička sekcija.

Dužnost šefa Željezničke sekcije obavljao je Sudar Petar, prometni činovnik koji se u NOV-u nalazio od 12. rujna 1943. Sekcija je prikupljala podatke o željezničkom osoblju na oslobođenom teritoriju, u NOV-u te i o osoblju na neoslobođenom teritoriju. Na oslobođenom teritoriju podatci su se prikupljali preko saobraćajnih sekcija u komandama područja, a gdje one nisu postojale, direktno preko komandi područja i personalnoga odsjeka štaba korpusa.²⁴

U Izvještaju Saobraćajnoga odjeljenja Glavnoga štaba NOV-a i POH-a za mjesec rujna upućenu 9. listopada 1944. Vrhovnom štabu NOV-a navodi se stanje željezničkoga prometa po korpusima. Tako se za IV. Korpus kaže da je formirana Željeznička sekcija koja je imala zadatak prikupljati podatke o ljudstvu i željezničkim prugama. Do tada je već sastavljen katastar željezničke pruge Glina–Škakavac, dok su katastri ostalih pruga na teritoriju Korpusa bili u fazi izrade.

Na teritoriju VI. Korpusa u prometu je bilo ukupno 60 km željezničkih pruga. U popravku je bilo novih 137 km. Prometovalo se na pruzi Poljana–Pakrac (normalni kolosijek 1,435 m), Pakrac–Zvečevo (uzani kolosijek 0,60 m) i Buć–Cikloška Rijeka (uzani kolosijek 0,60 m). Raspolagalo se sa 5 željezničkih strojeva i s oko 132 različita vagona. U željezničkim strojevima ukupno je na pruzi Zvečevo–Pakrac prevezeno 316 vagona različite robe, putnika, hrane i materijala. Dosta je bio razvijen prijevoz vagonetima u slatinskom, novogradiškom i daruvarskom području (uzani kolosijek 0,76 m). Ovaj prijevoz znatno je olakšavao prijevoz ranjenika i opskrbu bolnica.

Rad Saobraćajnoga odsjeka VIII. Korpusa sastojao se uglavnom na organizaciji prometne službe po komandama područja te na formiranju Odsjeka koji se dijelio na Sekciju za transport i uzdržavanje komunikacija i Sekciju p. t.

Prilikom upada neprijatelja na teritorij koji je kontrolirao X. Korpus bila je znatno oštećena željeznička pruga Čazma–Pilana (uzani kolosijek 0,60 m–šumska) 32 km i Novoselec–Križ oko 10 km (šumska). Pristupilo se i prijevozu pošte željeznicom.

²⁴ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Izvještaj Saobraćajnog odsjeka Vojne oblasti X. Korpusa »Zagrebačkog« NOVJ poslana 7. listopada 1944. Saobraćajnom odjeljenju GŠ NOV i POH.

Željeznička sekcija XI. Korpusa ukupno je raspolagala na pruži Ogulin–Sušak sa 37 strojeva, 493 ispravna i 112 oštećenih vagona. Od 37 strojeva 3 su bila potpuno ispravna i 14 lakše oštećenih. Na pruži Gospić–Pribudić bilo je 26 oštećenih kola i 8 teško oštećenih lokomotiva.²⁵

U Izvještaju Štaba VI. Korpusa od 18. prosinca 1944. Glavnom štabu NOV-a i PO Hrvatske o situaciji u Slavoniji i o radu Korpusne vojne oblasti navodi se da je Saobraćajni odsjek formirao komande željezničkih linija i komande željezničkih stanica na liniji broj I., a na liniji broj II. bile su u formiranju (vjerojatno se misli na prugu uskoga kolosijeka Orahovica–Voćin te industrijsku prugu Zvečevo–Pakrac).²⁶

U Izvještaju Saobraćajnoga odsjeka Vojne oblasti X. Korpusa NOVJ-a od 3. siječnja 1945., navodi se da je u toku prosinca 1944. organizacija Željezničke sekcije ostala nepromijenjena, tj. njezin je rad obavljao šef sekcije, politički komesar poručnik Petar Sudar, kojemu je kao pomoćnik dodijeljen Alojzije Volk. Mjesečni rad željezničke sekcije bio je uglavnom poboljšavanje prometa na uskotračnoj pruži Čazma (Grabovnica)–Brestovac. U Izvještaju se navodi da u posavskom, zagorskom i kalničkom području po željezničkim referadama nije bilo nikakve djelatnosti, jer je bila potpuno spriječena neprijateljskim djelovanjem.

Do neprijateljske ofenzive na bjelovarsko područje radila je uskotračna pruga Pitomača–Šaht. Njezin vozni park sastojao se od 2 lokomotive, 36 vagona za prijevoz ugljena i 8 platon-vagona, ali je u prometu bila samo jedna lokomotiva. Osoblje na toj pruži bilo je isto kao ono pod privatnom upravom: po jedan strojovođa, ložač, pomoćni ložač, zavirač (pregledač kola – op. a.), nadzornik pruge te 21 pružni radnik. Za ovo osoblje, odnosno prugu, postavljen je povjerenik. Od početka rada ove željeznice obavljen je prijevoz sljedećih količina robe: 65 300 kg pšenice, 19 053 kg brašna, 10 280 kg ostalih živežnih namirnica, 18 990 kg sijena i 98 690 kg različite robe. Pruge normalnoga kolosijeka bile su popravljene na svim odsjecima koji su bili na teritoriju pod kontrolom jedinica NOV-a, pa su uglavnom bile prolazne. U sporazumu s civilnim vlastima određeno je željezničko osoblje koje je trebalo vršiti dužnost egzekutivne željezničke službe u slučaju uspostave prometa, i to na postajama: Pitomača, Kloštar, Katalena, Mišulinovac, Đurđevac, Virje, Novi Grad, Bregi, Bulinac i Velika Pisanica.

Na moslavačkom području željeznička pruga normalnoga kolosijeka od Garešnice do Česme nalazila se u dobrom stanju, tako da se njome promet odvijao bez poteškoća. Uskotračna pruga Čazma–Brestovac potpuno je iskorištena. Raspolagala je sa 2 lokomotive, 2 zatvorena vagona, 10 rama, 4 platon-vagona, 4 para gipova i 30 vagoneta. Od toga je u redovnom prometu bilo 2 zatvorena vagona, 5 rama, 4 platona i 6 vagoneta. Uspostavljen je daljnji dio pruge Grabovnica–Suhaja i uspostavljena postaja Čazma. S gore navedenim voznim parkom, uključivši pripremu drva za pogon lokomotiva i

²⁵ HDA, Zbirka mikrofilmova (ZM-51A), NOV i PO Hrvatske, Glavni štab NOV i POH, Rola broj 24, D-1095, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH za mjesec septembar upućen 9. listopada 1944. Vrhovnom štabu NOV.

²⁶ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. V., knj. 36.: *Borbe u Hrvatskoj 1944. godine*. Vojnoistorijski institut, Beograd, 1968., str. 279–289.

popravlak vozni sredstava, rukovalo je ukupno 93 radnika, od kojih je 61 bio zaposlen na postajama, 18 kao vlakopratio i 14 kao strojarsko osoblje.²⁷

U Izvještaju Štaba IV. Korpusa od 17. siječnja 1945. Glavnom štabu NOV-a i POH-a navodi se da su obavljene pripreme za preuzimanje željezničkih linija na neoslobođenom teritoriju i izgrađen je jedan dio željezničke pruge Maja–Vojnić. Do tada je obavljeno da je dogotovljeno 4000 m pruge i ubačeno 5 500 m šinskih polja.²⁸

U Izvještaju štaba IV. Korpusa od 10. veljače 1945. Glavnom štabu NOV-a i PO Hrvatske navodi se da je Željezničku sekciju vodio Branko Malinarić, koji je umro od pjegavca, a umjesto njega trebao je biti postavljen Malović, šef Saobraćajne sekcije na karlovačkom području. U Izvještaju se spominje da su radovi Željezničke sekcije u siječnju 1945. na izgradnji pruge i pragova zastali zbog toga što su radne jedinice uglavnom bile bez odjeće i obuće. Nešto se ipak radilo na povezivanju pragova na banijskom području te na izgradnji šlipera na turopoljsko-pokupskom području.²⁹

U Izvještaju za mjesec ožujak Saobraćajnoga odsjeka Vojne oblasti IV. udarnoga Korpusa od 5. travnja 1945. Saobraćajnom odjeljenju komande pozadine Glavnoga štaba Hrvatske navodi se da je rad Željezničke sekcije bio uglavnom izgradnja i popravak željezničke pruge Petrinja–Glina–Topusko–Vrginmost te popravak mostova na rijeci Maji i Glini. Pruga je osposobljena za promet od željezničke postaje Maja do postaje Blatuša. Ostatak se pruge do Vrginmosta dogotovljivao. Mostovi na rijeci Maji i Glini popravljeni su.³⁰

Povjereništvo prometa Zemaljskoga antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Hrvatske (ZAVNOH)

Dana 1. ožujka 1943. u selu Ponoru u Lici osnovan je Inicijativni odbor za pripremanje konstituirajuće skupštine ZAVNOH-a.³¹ Do toga vremena Inicijativni je odbor upravljao svim tijelima narodne vlasti kao njihov privremeni najviši politički forum u Hrvatskoj, te su se svi narodnooslobodilački odbori za savjete, upute i dr. obraćali navedenom Odboru. Inicijativni odbor prenosio je i provodio sve direktive AVNOJ-a na teritoriju Hrvatske.

Inicijativni odbor ZAVNOH-a donio je 27. ožujka 1943. Poslovnik o radu narodnooslobodilačkih odbora (NOO). NOO-i su temeljem navedenoga Pravilnika imali sedam odsjeka, između kojih je bio i Prometni odsjek.

²⁷ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. V., knj. 37.: *Borbe u Hrvatskoj 1945. godine*. Vojnoistorijski institut, Beograd, 1968., str. 38–42.

²⁸ Isto, str. 278.

²⁹ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. V., knj. 38.: *Borbe u Hrvatskoj 1945. godine*. Vojnoistorijski institut, Beograd, 1969., str. 100.

³⁰ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*, sv. V., knj. 39.: *Borbe u Hrvatskoj 1945. godine*. Vojnoistorijski institut, Beograd, 1979., str. 288–290.

³¹ ZAVNOH, *Zbornik dokumenata 1943.*, str. 50, 53.

Prometni odsjek brinuo se za promet. Njegova dužnost bila je popisati sva prometna sredstva na području svoga NOO-a; morao je voditi računa koliko, što i kamo tko vozi.³²

Već 14. lipnja 1943. ZAVNOH je donio Poslovnik o radu narodnooslobodilačkih odbora u Hrvatskoj, kojim se potvrđuje već navedena organizacija NOO-a. Djelokrug NOO-a ostao je isti, s napomenom da u navedeni Odsjek treba uključiti i poštanski promet čim bude uspostavljen.³³

Odlukom o priključenju Slovenskoga primorja, Beneške Slovenije, Istre i hrvatskih jadranskih otoka Jugoslaviji od 30. studenoga 1943.³⁴ Antifašističko vijeće narodnoga oslobođenja Jugoslavije potvrđuje Odluku Zemaljskoga Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Hrvatske od 20. rujna 1943. o priključenju Istre, Rijeke, Zadra i anektiranih dijelova Hrvatske i hrvatskih jadranskih otoka slobodnoj Hrvatskoj u federativnoj Jugoslaviji. Temeljem te Odluke Hrvatskoj se priključuju i željeznice koje su se nalazile na navedenim teritorijima. No treba naglasiti da su u poslijeratnom prijelaznom razdoblju željeznice u Istri i Slovenskom primorju bile podijeljene na zonu A i zonu B. Zona A bila je pod upravom savezničke, a zona B pod upravom Jugoslavenske armije.³⁵

Između II. i III. zasjedanja ZAVNOH-a od 15. listopada 1943. do 9. svibnja 1944. postojalo je šest odjela ZAVNOH-a, između kojih je bio i Ekonomski odjel.³⁶

Navedeni Ekonomski odjel počeo je s radom odmah nakon osnutka Inicijativnoga odbora ZAVNOH-a 1. ožujka 1943.³⁷ Imao je utjecaj i na uređenje prometa.

Ekonomski odjel ZAVNOH-a izdao je 9. prosinca 1943. Upute o organiziranju ekonomske obavještajne službe (popis poduzeća i stručnjaka te plan o zauzimanju poduzeća). Pošto se predviđao skori pad fašizma, trebalo se spremati za preuzimanje privrede i obnovu zemlje. Da bi se to moglo učiniti, trebalo je u prvom redu znati koja i kakva se poduzeća nalaze u zemlji, gdje su ona i kakvi su stručnjaci i radnici o kojima je ovisio rad poduzeća. Zbog toga su svi NOO-i dobili zadatak da popišu sva poduzeća u sporazumu s ostalim antifašističkim organizacijama. Svaki Okružni NOO zadužio je po jednoga svog člana, koji je bio odgovoran za organizaciju ekonomske obavještajne službe

³² ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1943., str. 81–84. NOO-i su bili politički organi Narodnooslobodilačke fronte (NOF) i organizatori NOF-a na svom području. Bili su predstavnici demokratske narodne vlasti. Između ostaloga, prikupljali su novac, hranu i dr. sredstva za vojsku.

³³ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1943., str. 224–230.

³⁴ Sl. list DFJ 1/1945.

³⁵ Tarifno obavještenje Glavne uprave željeznica od 2. listopada 1945. o uređenju saobraćaja putnika, prtljaga i robe između Demokratske Federativne Jugoslavije s jedne i Istre sa Slovenačkim primorjem s druge strane, tj. između željeznica JDŽ i željeznica zone B, koje su pod upravom Jugoslavenske armije, te zone A, koja je pod upravom savezničke armije; vidi: Narodne novine. Službeni list Federalne Hrvatske (dalje: NN) 47/1945. Napomena: Dana 9. lipnja 1945. u Beogradu je zaključen sporazum prema kojem se povlači tzv. Morganova linija u Istri između angloameričke zone (zona A) i jugoslavenske zone (zona B). Dana 24. lipnja 1945. naredbom maršala Tita u zoni B demarkacijske linije uspostavljena je vojna uprava. Interesantno je spomenuti da su se računi za međunarodni promet putnika i prtljage u XI. mjesecu 1945. između JDŽ. i okupirane zone A i B, odnosno Istre i Slov. primorja ispostavili Željezničkoj upravi Ljubljana; vidi: spis br. 38007/1945., Željeznička uprava Zagreb.

³⁶ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 676.

³⁷ Izvještaj o radu Ekonomskog odjela ZAVNOH-a; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 278.

(uglavnom osoba zadužena po Gospodarskom odjelu). On je trebao naći pomagača, koji bi mu bio odgovoran. U svemu su mu pomagali stručni referenti: agronomi, inženjeri, veterinari, liječnici, financijski stručnjaci itd. Isto se tako obavještajna ekonomska služba organizirala u kotarskim NOO-ima. Kotarski NOO našao je pouzdane ljude u općinama i gradovima, koji su skupljali vjerodostojne podatke o svemu što je Ekonomski odjel tražio, između ostaloga popis svih poduzeća i djelokruga u Hrvatskoj, popis poduzeća koja su radila za neprijatelja, podatke o prehrani i prehrambenoj industriji, popis stručnjaka u cijeloj zemlji, zatim donosili plan borbe protiv poduzeća koja su radila za neprijatelja, plan zauzimanja poduzeća, plan rada ekonomsko-obavještajne službe. Trebalo je skupiti podatke i o tramvajima, privatnim ili državnim željeznicama (broj lokomotiva jedne željezničke direkcije, broj vagona, tovarne željezničke postaje, željeznička skladišta, različiti željeznički uređaji, željezničke radionice, tvornice vagona itd.).³⁸

Dana 18. lipnja 1944. na drugoj sjednici Predsjedništva ZAVNOH-a zaključeno je da se unutar ZAVNOH-a mijenjaju nazivi odjela i njihov poredak. Između dvanaest odjela postojao je i Odjel prometa.³⁹

Tajništvo ZAVNOH-a obavijestilo je 12. rujna 1944. Oblasni NOO za sjevernu Hrvatsku o osnivanju šest gospodarskih odjela ZAVNOH-a i njihovim područjima djelovanja: temeljem čl. 10. Odluke o Zemaljskom Antifašističkom Vijeću Narodnoga Oslobođenja Hrvatske, kao vrhovnom zakonodavnom i izvršnom narodnom predstavničkom tijelu i najvišem organu državne vlasti demokratske Hrvatske, utemeljeno je pri Predsjedništvu ZAVNOH-a šest gospodarskih odjela, između kojih je bio i Odjel prometa.

Odjel prometa vodio je popis svih prometnih sredstava u privatnom vlasništvu, izrađivao plan prometa, brinuo se o pravilnom razvijanju i provođenju kolnoga prometa te skupljao podatke o brodarstvu.

Oblasni i Okružni NOO-i bili su dužni formirati svih šest odjela. Dok se nije ukazala veća potreba pojedinih odjela za samostalnim radom, mogli su se spojiti u zajedničke odjele, Odjel obnove i tehničkih radova te odjele narodnoga gospodarstva i financija, ali su morali imati odgovorne referente. Za rad pojedinih odjela i njihovu organizaciju trebale su se u najkraćem roku kotarskim i ostalim NOO-ima dati potrebne upute. Gospodarske komisije oblasnih i okružnih NOO-a radile su i dalje kao pomoćni organi NOO-a, tj. novostvorenoga Odjela za narodno gospodarstvo. Referenti za zajam, financije i tehničku službu prešli su raditi u odgovarajuće novostvorene odjele. Gospodarski odjeli ZAVNOH-a te oblasnih i okružnih NOO-a trebali su povremeno održavati zajedničke sastanke, raspraviti aktualna gospodarska pitanja i izraditi zajedničke konkretne prijedloge za rad.⁴⁰

³⁸ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1943., str. 565–580.

³⁹ Zapisnik II. sjednice Predsjedništva ZAVNOH-a od 18. lipnja 1944.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 101.

⁴⁰ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 307–308.

Rad Odjela prometa ZAVNOH-a sveo se u prvo vrijeme na organizaciju prometnih odjela u nižim NOO-ima.⁴¹

Predsjedništvo ZAVNOH-a poslalo je 31. kolovoza 1944. Upute ilegalnim gradskim NOO-ima za skupljanje podataka o važnim gradskim poduzećima i ustanovama. U Uputama između ostaloga piše: »Veoma je važno, da u momentu pada fašizma budemo spremni smjesta pravilnim mjerama rukovoditi svim granama narodnog gospodarstva. To ćemo moći tek onda, ako budemo imali potpuni uvid u sve grane narodnog gospodarstva. Zadaci i posao, koji nas očekuju u prvim danima nakon oslobođenja, bit će, osobito u gradu Zagrebu, veoma opsežni i složene naravi, te će o njihovom brzom i sigurnom rješavanju zavisiti, hoćemo li moći pravilno uplivisati na političko raspoloženje stanovništva Zagreba ... U tom pravcu obuhvatite u program vašeg rada i mobilizaciju stručnjaka (privrednika, stručnih radnika, majstora, činovnika itd.), koji će svoje stručno znanje i sposobnosti uložiti u radu za nas, a ne za okupatora ... Iz priloženog popisa treba u prvom redu sakupiti i obraditi podatke za glavna, najveća poduzeća i ustanove pojedinih grana narodnog gospodarstva, t.j. za ona o radu kojih zavisi uglavnom normalno odvijanje privrednog života grada u prvim danima nakon oslobođenja.« Između ostalih točaka, pod točkom IX. bila su i gradska prometna sredstva (promet):

- državna i gradska: željeznice (broj lokomotiva i vagona itd.), teretne željeznice, postaje, željeznička skladišta i radionice (detaljno u vezi s popravcima, sredstvima itd.)
- privatna prometna i transportna poduzeća.

U svim važnijim poduzećima i ustanovama trebalo je – ukoliko već nisu postojali – pronaći ljude od povjerenja, koji su trebali vršiti nadzor nad poslovanjem i osobljem tih poduzeća i ustanova i koji su trebali u trenutku oslobođenja pomoći da se spriječe pokušaji uništavanja inventara, skrivanja spisa, sabotaže itd. Skupljeni materijal (podatci, referati itd.) trebao se odmah slati ZAVNOH-u.⁴²

Radi pripremnih radova za uspostavljanje željezničke službe nakon oslobođenja organiziran je unutar Odjela prometa ZAVNOH-a Željeznički odsjek, kojemu je dužnost bila prikupiti potrebne osobne i stručne podatke. Željeznički je odsjek preko istoimenih odsjeka u nižim NOO-ima organizirao prikupljanje željezničkoga materijala, sječu pragova te pripremnih radove na osposobljavanju željezničkih objekata ukoliko je to vojna situacija dopuštala.⁴³

Temeljem navedenoga Odjel prometa ZAVNOH-a poslao je 1. listopada 1944. Okružnicu oblasnim i okružnim NOO-ima o formiranju željezničkih odsjeka pri prometnim odjelima NOO-a, o uspostavljanju prometa prilikom oslobođenja zemlje i o

⁴¹ Izvještaj Povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu u razdoblju od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 408–415.

⁴² Upute Predsjedništva ZAVNOH-a ilegalnim gradskim NOO-ima za sakupljanje podataka o važnim gradskim poduzećima i ustanovama od 31. kolovoza 1944.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 273–277.

⁴³ Izvještaj Povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu u razdoblju od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 408–415.

potrebi održavanja tečajeva za prometnike. Za Odjel prometa Okružnicu je potpisao Filip Lakuš.

Svi oblasni i okružni NOO-i na području kojih su se nalazile neoslobođene željezničke pruge s još postojećim objektima i postrojenjima bili su dužni da preko ilegalnih organizacija stupe u vezu sa željezničarima i da ih organiziraju u svrhu očuvanja objekata, postrojenja, voznoga parka i cjelokupne željezničke imovine od okupatorskoga razaranja ili odvlačenja prije povlačenja pred snagama NOV-a.

U svim oblasnim i okružnim NOO-ima formiran je pri Prometnom odjelu Željeznički odsjek, u koji su ušla tri željezničara: po jedan stručnjak za građevinsku, strojarsku i prometnu struku. Na oslobođenom teritoriju sve željezničke radionice pripadale su okružnim NOO-ima. One su i dalje radile, pored poslova na popravku željezničkih postrojenja i voznoga parka, i za vojne potrebe, koliko je to vojska tražila.

Nakon izvršenih pripremних radova na teritoriju koji su kontrolirale snage NOV-a, gdje je za to postojala mogućnost s obzirom na vojničku situaciju, trebalo je započeti sa sljedećim radovima:

I. građevinska služba

Organizirana desetarska družina pod vodstvom nadziratelja pruge ili desetara trebala je izvršiti izmjenu pruge (kolosijeka), sabiranje šina i spojnih dijelova, signalnih i opće građevinskih, osigurati slobodan profil pruge i vidik, čišćenje jaraka za odvodnju pruge, spajati kolosijeke, podbijati ih i uređivati prugu za uspostavu prometa.

II. strojarska služba

Popravak strojeva, izrada alata i inventara, gdje nije postojao drugi posao, trebalo je raditi na unaprjeđenju ložioničkih i vodocrpnih postrojenja.

III. prometna služba

Čišćenje postajnog prostora, zgrada i skretnica, prikupljanje telegrafskih i telefonskih aparata i njihovih dijelova. Za ove radove trebalo je upotrijebiti postajno osoblje koje se nalazilo kod svojih kuća.

Početne radove za građevinsku službu trebalo je obaviti u sporazumu s operativnim štabovima NOV-a. Tamo gdje je pruga bila porušena, gdje su objekti bili oštećeni nisu se smjeli izvoditi nikakvi radovi kako se neprijatelj ne bi s njima mogao služiti.

Budući da je gradnju i održavanje pruge obavljala civilna vlast, oblasni i okružni NOO-i mobilizirali su, kada je to bilo potrebno, radnu snagu za dijelove pruga na njihovu području.

Željeznice za kratko vrijeme nakon uspostavljanja pruge oskudijevale sa stručnim osobljem, te su se organizirali tečajevi: jedan tečaj za prometnike održao se pri Oblasnom NOO-u za Slavoniju, a drugi pri Okružnom NOO-u za Gorski Kotar, jer je na tim terenima za to postojala mogućnost. Oblasni NOO za Slavoniju trebao je predvidjeti 70, Oblasni NOO za sjevernu Hrvatsku 50, a Okružni NOO za Pokuplje, Baniju i Kordun po 20 ljudi koji su bi bili upućeni Oblasnom NOO-u za Slavoniju, gdje se tečaj održavao.

Okružni NOO-i za Liku, Primorje i Gorski Kotar trebali su predvidjeti po 10 ljudi, za koje se tečaj održavao u Gorskom Kotaru. Pored tečaja za prometnike, u Gorskom Kotaru trebao se održati i tečaj za nadziratelje pruga. Za ovaj tečaj spomenuti okružni NOO-i (za Liku, Primorje i Gorski Kotar) trebali su predvidjeti po 10 ljudi. Svi su tečajevi započeli oko 30. listopada 1944. i do toga su se roka polaznici trebali javiti Oblasnom NOO-u za Slavoniju, odnosno Okružnom NOO-u za Gorski Kotar. Prometnički tečaj trebao je trajati oko 6 mjeseci, a nadzornički oko 4. Prema tomu, Oblasni NOO za Slavoniju trebao je do određenoga roka organizirati smještaj i prehranu za 180 ljudi, a Okružni NOO za Gorski Kotar smještaj i prehranu za dva tečaja od po 30 ljudi. Polaznici tečaja trebali su sa sobom ponijeti pribor za jelo, rublje i deku.

Za tečajce su se tražili i neki uvjeti: da su odani pokretu i da u njemu aktivno surađuju (po mogućnosti borci koji su se tada nalazili u pozadini), da su pismeni, da znaju četiri osnovne računske radnje, da dobro vide i čuju, da nemaju većih fizičkih nedostataka, da imaju volje za službu i da nisu mlađi od 18, a stariji od 30 godina. Pored navedenih uvjeta za nadzirateljski se tečaj tražilo i da je kandidat bio pružni radnik. U obzir su dolazili i telegrafisti, skretničari, vlakovođe, manipulanti i zavirači, ako su ispunjavali gore navedene uvjete. O broju polaznika svaki oblasni, odnosno okružni NOO trebao je obavijestiti Odjel prometa ZAVNOH-a do 25. listopada 1944.⁴⁴

Dana 28. i 29. siječnja 1945. povjerenici odjela ZAVNOH-a održali su sjednicu na kojoj je izložena situacija nastala preseljenjem odjela ZAVNOH-a iz Korduna u Dalmaciju i podnesen izvještaj povjerenika o radu pojedinih odjela. Tajnik Pavle Gregorić napomenuo je da je za odvijanje posla ZAVNOH-a u Dalmaciji u prvom redu potrebna što prisnija suradnja s Oblasnim NOO Dalmacija. Napomenuo je, također, da će se odjeli morati još širiti kako bi bili sposobni preuzeti sve potrebne poslove i organizirati rad povjereništva nakon oslobođenja Zagreba. Pod točkom h) sjednice tema je bio i Odjel prometa. Čanica Opačić objašnjavao je kako Odjel prometa ne stiže pravodobno izvršavati poslove, jer je do tada promet bio u rukama vojska. Govorio je o pomanjkanju kadra za organiziranje odsjeka u Odjelu. Riješeno je da se od Glavnoga štaba hitno zatraže Marko Iljadica, zamjenik šefa stanice Zagreb, Ante Kuknjan za pošte i Dragutin John za željeznice. Odjel prometa odlučio je da se željezničarima koji do tada nisu dobili nikakvu pomoć dodijele određeni novčani iznosi. Na kraju je Nikola Brozina govorio o željezničkim pragovima koje je trebalo izraditi u Bosni, što je tada bilo nemoguće zbog snježnih nanosa. Trebalo je NKOJ-u poslati depešu da to javi ZAVNOBiH-u.⁴⁵

Dana 1. veljače 1945. na oslobođenom teritoriju Hrvatske Povjereništvo prometa ZAVNOH-a donijelo je Uputstvo o privremenoj organizaciji Povjereništva prometa u Hrvatskoj. Vrhovnu upravu nad narodnim željeznicama obavljalo je Povjereništvo prometa ZAVNOH-a. Na čelu Povjereništva bio je povjerenik prometa, pod čijim su se uputama i nadzorom obavljali svi poslovi prometa (narodne željeznice, pošte, telegrafi i telefoni, radio-, cestovni i riječni promet). Povjereniku je bio dodijeljen pomoćnik, koji mu je pomagao u granicama propisa i ovlasti povjerenika. Njima je pak dodijeljen tajnik s potrebnim uredskim osobljem. Neposrednu izvršnu upravu i nadzor nad željezničkom službom obavljalo je Ravnateljstvo narodnih željeznica u Hrvatskoj. Ravnateljstvu su na čelu bili ravnatelj i njegov pomoćnik, a imenovao ih je povjerenik. Ravnatelj je primao

⁴⁴ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1944., str. 354–357.

⁴⁵ Isto, str. 111–117.

upute za rad od povjerenika, kojega je o radu u željezničkoj službi izvještavao usmeno, a o važnijim predmetima i pismeno. Ravnatelj je nadzirao sve službe i usklađivao njihov rad te zastupao narodne željeznice pred trećim licima i sudskim vlastima. Pomoćnik ravnatelja zamjenjivao je ravnatelja u slučaju njegove spriječenosti, a inače mu je pomagao u poslovima za koje ga je ovaj ovlastio. Za obavljanje administracije ravnatelju i njegovu pomoćniku dodijeljen je tajnik s potrebnim uredskim osobljem. Ravnateljstvo narodnih željeznica dijelilo se na odjeljenja prema raznim granama službe. Na čelu svakoga odjeljenja bio je načelnik, kojega je imenovao povjerenik na prijedlog ravnatelja.

Oblasni i okružni narodnooslobodilački odbori imali su odjele prometa, koji su se brinuli za sva pitanja prometa, odnosno potpomagali rješavanje prometnih pitanja u skladu s uputama Povjereništva prometa ZAVNOH-a. Za rješavanje konkretnih zadataka Ravnateljstvo narodnih željeznica surađivalo je s narodnooslobodilačkim odborima u oblastima i okruzima. U tu je svrhu u svim prometnim odjelima oblasnih i okružnih NOO-a bio po jedan referent za željezničku službu, preko kojega se Ravnateljstvo obraćalo ovlaštenom NOO-u. Tim je referentima bila dužnost da prema zahtjevima Ravnateljstva osiguraju suradnju i pomoć određenoga NOO-a. Također su, vezano za željeznička pitanja, izvještavali Ravnateljstvo narodnih željeznica o potrebama vlasti, tj. određenoga okruga.

Za vezu između civilnih prometnih služba i vojnih vlasti osnovana je pri Ravnateljstvu narodnih željeznica vojna delegacija. Zadaća te delegacije bila je da uz pomoć pojedinih prometnih službi udovolji vojnim potrebama te da, ujedno, službama osigura suradnju i pomoć vojnih vlasti.

Povjereništvo prometa ZAVNOH-a odredilo je prema stanju vojnih operacija područja na kojima su se primjenjivale odredbe Uputstva. U potpisu Uputstva bio je povjerenik Stanko Opačić.⁴⁶

Ravnateljstvo narodnih željeznica u Hrvatskoj obavljalo je neposrednu upravu i nadzor nad željezničkom službom u oslobođenoj Dalmaciji, gdje u prometnim odjelima NOO-a više nisu postojali željeznički odsjeci, dok je na ostalom oslobođenom teritoriju preko željezničkih odsjeka, prometnih odjela, odnosno NOO-a obavljalo sve potrebne pripreme za uspostavu prometa nakon konačnoga oslobođenja.⁴⁷ Ravnateljstvo željeznica bilo je organizirano na sljedeći način:

- I. Opće odjeljenje
- II. Prometno-komercijalno odjeljenje
- III. Građevinsko odjeljenje
- IV. Strojarsko odjeljenje
- V. Financijsko-računsko odjeljenje
- VI. Nabavno odjeljenje.

⁴⁶ Isto, str. 130–133.

⁴⁷ Izvještaj Povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu u razdoblju od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 408–409.

Financijsko-računsko odjeljenje formirano je 4. veljače 1945., a preuzelo je i nastavilo rad Željezničkoga odsjeka pri Odjelu prometa Oblasnoga NOO-a za Dalmaciju.⁴⁸

Nakon što je Ravnateljstvo narodnih željeznica preuzelo vođenje prometa, vojne se vlasti nisu više upletale u izvršnu tehniku pojedinih prometnih jedinica. Stoga je vojska prema navedenoj naredbi u nekim izvršnim jedinicama ostavila samo komandante različitih služba. Ovi su komandanti osiguravali udovoljavanje svih prometnih potreba vojske i nisu imali pravo miješati se u izvršnu tehniku obavljanja prometne službe. Na nepravilnosti koje su zapazili morali su upozoriti određeno prometno osoblje, a ukoliko ono ne bi takve nepravilnosti uklonilo, imali su o tom izvijestiti svoje mjerodavne vojne vlasti, koje su tada od Ravnateljstva željeznica zatražile poduzimanje potrebnih mjera. Cjelokupno osoblje prometnih ustanova ostalo je militarizirano do kraja rata, pa je za disciplinske i druge prekršaje odgovaralo vojnim vlastima, odnosno pred vojnim sudovima. Ova disciplinska ovlast vojnih vlasti nad osobljem prometnih službi ostvarivala se redovitim vojno-disciplinskim postupkom preko mjerodavnih civilnih vlasti, a ne u izravnom dodiru vojske i prometnoga osoblja. U veljači 1945. postupanje po Uputstvu protezalo se na Oblasni NOO za Dalmaciju i njegove okružne NOO-e Zadar, Šibenik, Knin, Split i srednjodalmatinsko otočje. Na željeznički promet u Neretvansko-biokovskom i Dubrovačkom okrugu Uputstvo se nije protezalo, budući da je u tim okruzima željezničko pitanje, s obzirom na višekratno naizmjenično prelaženje željezničke pruge s područja Hrvatske na područje Bosne i Hercegovine, odnosno Crne Gore, uređeno Zapisnikom od 21. prosinca 1944., kojim je osnovana posebna privremena željeznička uprava u Trebinju. Sve željezničke jedinice na području Kninskoga, Šibenskog i Splitskog okruga imale su se prema tomu u buduće obraćati izravno na Ravnateljstvo narodnih željeznica, od kojega su dobivali i sve stručne obavijesti, upute i naredbe prema uvedenoj željezničkoj praksi i propisima koji su prije važili, ukoliko se nisu kosili s načelima Narodnooslobodilačkoga pokreta.⁴⁹

U trenutku kad su jedinice NOV-a preuzimale Dalmaciju na njezinu je području bilo porušeno oko 32 km pruge, 14 mostova i jedan tunel. Do 11. ožujka 1945. popravljeno je 8 mostova i oko 10 km pruge. Radove su uglavnom izvodili željezničari uz pomoć vojske i narodnih vlasti. Pruge uzanoga kolosijeka (0,76 m) u južnoj Dalmaciji, i to Metković–Ploče, Gruž–Uskoplje–Zelenika, privremeno su, do konačne odluke o tom pitanju, predane stručnom vodstvu Uprave državnih željeznica u Mostaru.⁵⁰

U Izvještaju Povjereništva prometa ZAVNOH-a, koji je upućen 5. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a, o radu povjereništva u veljači 1945. spominje se da je Ravnateljstvo narodnih željeznica imalo na raspolaganju 120 otvorenih i 180 zatvorenih ispravnih teretnih kola. Na normalnoj i uskotračnoj pruzi tijekom veljače prometovalo je 435 vlakova, kojima je prevezeno 49 tovarenih kola s različitom robom za državne

⁴⁸ HDA, ZAVNOH II., Kutija br. 37, Predsjedništvo ZAVNOH-a, Povjereništvo prometa, br. 226 od 5. ožujka 1945./ZAVNOH, Predsjedništvo, br. 624 od 7. ožujka 1945., Košuljica br. 39/4260, Izvještaj o radu Povjereništva prometa za veljaču 1945. god.

⁴⁹ Dopis i upute Povjereništva prometa Predsjedništvu ZAVNOH-a o privremenoj organizaciji Povjereništva od 2. veljače 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 128–130.

⁵⁰ Izvještaj povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu u razdoblju od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 408–415.

ustanove i poduzeća, 95 tovarnih kola za potrebe željeznice i 150 kola s različitim vojnim materijalom (vojni transporti). Praznih kola za utovar na različitim postajama prevezeno je 240. Ukupna težina (neto) prevezene robe iznosila je 7 300 tona, a broj prevezenih putnika 27 500.⁵¹ Na području Dalmacije u trenutku potpunoga oslobođenja bilo je svega 1209 kola, 36 lokomotiva normalnoga te 174 kola i 17 lokomotiva uzanoga kolosijeka.⁵²

Predsjedništvo Zemaljskoga antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Hrvatske donijelo je na svojoj izvanrednoj sjednici, održanoj 14. travnja 1945. u Splitu, Odluku o Narodnoj vladi Hrvatske. Između ostalih Vladu je sačinjavao i ministar obalnoga pomorstva, ribolova i lokalnoga saobraćaja dr. Uliks Stanger.⁵³

Važno je napomenuti da željeznice nisu bile u djelokrugu njegova ministarstva, već su, zahvaljujući strogoj centralizaciji, pripadale Ministarstvu saobraćaja u Beogradu.

Zemaljsko antifašističko vijeće narodnoga oslobođenja Hrvatske 25. srpnja 1945. mijenja naziv u Narodni sabor Hrvatske. Istoga dana narodnooslobodilački odbori mijenjaju naziv u narodni odbori.⁵⁴

O stanju željeznica u Drugom svjetskom ratu i neposredno nakon oslobođenja zemlje ministar željeznica FNRJ Todor Vujasinović rekao je na svečanoj akademiji 17. rujna 1949. u Ljubljani: »Pred Drugim svjetskim ratom naša zemlja se ubrajala među najzaostaliye zemlje u Evropi, po svom železničkom saobraćaju. Zahvaljujući nenarodnoj izdajničkoj politici vladajućih klika naša zemlja, pa razumljivo i njen železnički saobraćaj, dočekali su najezdu neprijatelja potpuno nepripravni ...

Ustanak naših naroda, organizovan i vođen herojskom Komunističkom partijom Jugoslavije, pokvario mu je te račune. Prve i najuspelije diverzije bile su usmerene na pruge. Prve i najuspelije sabotaže počele su upravo na železničkom transportu. Neprijatelj je bio pogođen na najosetljivija mesta – upravo na našim železničkim prugama i zato nije slučajna bes s kojim je počeo da reagira. U Evropi nije bilo zemlje koja je u tom pogledu zadala neprijatelju toliko neprilika i žrtava kao što je bila naša zemlja. Naše pruge postale su ubrzo za neprijatelja novi frontovi i ukoliko su bile prolazne, neprijatelj ih je morao u tolikoj meri da obezbeđuje i utvrđuje, da nije bilo gotovo ni jednog ma i najmanjeg objekta koga nije morao da pretvori u malo utvrđenje ili bunker. Bilo je pruga koje okupator u toku svoje četiri godine okupacije nije mogao da koristi više od nekoliko meseci. A nema gotovo ni jedne koja nije živi svedok nadčovečanske borbe i žrtava koje su podneli naši narodi u toku Narodnooslobodilačkog rata.

Šteta koja je nanešena bila našem železničkom saobraćaju u toku borbe, predstavlja iznos od 25 milijardi dinara, ne računajući gubitak nacionalnih prihoda za period 1941.–1945. godine. Stanje naših pruga po oslobođenju zemlje predstavljalo je

⁵¹ ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 351–355.

⁵² Izveštaj povjereništva prometa ZAVNOH-a od 11. ožujka 1945. Predsjedništvu ZAVNOH-a o svojoj organizaciji i radu u razdoblju od rujna 1944. do 11. ožujka 1945.; vidi: ZAVNOH, Zbornik dokumenata 1945., str. 408–415.

⁵³ Imenovanje Narodne vlade Hrvatske u Splitu od 14. travnja 1945.; vidi: NN 2/1945.

⁵⁴ Zakon o promjeni naziva Zemaljskog antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Hrvatske i Zakon o promjeni naziva Narodnooslobodilačkih odbora; vidi: NN 3/1945.

pravu pustoš. Uništeno je ili oštećeno bilo: koloseka (ne računajući sporednih) 57%, mostova (dužine iznad 30 m) 61%, mostova od 3–30 m otvora 33%, stanica 45%, ložionica 53%, ložioničkih radionica 80% ...

Samo u 1945. godini utrošeno je bilo na obnovu železničke mreže preko 50,000.000 radnih časova ...

Do avgusta 1945. godine bio je osposobljen najveći deo pruga u Hrvatskoj, Sloveniji, Bosni i Hercegovini, a koncem 1946. godine ostala je još da se osposobi pruga Kraljevo–Skoplje i veza sa Splitom ...

Obnova strahovito oštećene pruge Beograd–Zagreb, na kojoj nije ostao ceo gotovo ni jedan most, prag, šina ili skretnica, bila je završena mesec dana posle oslobođenja Zagreba ...

Samo u 1945. godini bilo je obnovljeno i predato u saobraćaj 300 lokomotiva, 1.400 putničkih i preko 5.500 teretnih vagona ...

Delo obnove bilo je uglavnom završeno u toku 1946. godine. To delo može da služi kao častan primer svesti i požrtvovanja naših železničkih trudenika, naše Armije i narodnih masa ...

Od završetka rata mi smo do danas pustili u saobraćaj 826,5 km novih pruga. U toku i do konca 1949. godine biće dovršeno 221,7 km novih pruga dok se radi na daljih 409,8 km pruga koje će biti dovršene u toku iduće godine. Ako uporedimo tempo rada na izgradnji pruga pre rata i danas, videćemo da je u deset najintenzivnijih doratnih godina – od 1933. do 1940. godine, stara Jugoslavija izgradila i pustila u saobraćaj svega 371,1 km, tj. prosečno 54 km pruga godišnje, to znači da se tempo u gradnji po oslobođenju upetostručio. Slične rezultate mogli bi navesti u svim službama i granama delatnosti našeg železničkog transporta.«⁵⁵

U Hrvatskoj je bilo uništeno 3181 km kolosijeka, 258 komada ili 9 149 m mostova, 65 komada ili 200 m propusta, 2619 komada ili 217 094 m² postaja i ostalih zgrada. Od ratnih razaranja najviše je stradala magistrala. Tu su i lička pruga s razorenim mostovima i bez gornjega stroja, riječka pruga s porušenim mostovima, sporedne pruge s prevrnutim kolosijecima, spaljenim postajama itd. Dio oštećenja potjecao je i od partizanskih akcija, a postaje Vinkovci i Brod potpuno su uništene britanskim bombardiranjem. Obnovljenost svih pruga u Hrvatskoj (osim ličke i preko Siska) do kraja 1945. jasno pokazuje masovnost i tempo obnove. Tako je na primjer pruga Brod–Zagreb bila osposobljena za dva mjeseca, Zagreb–Rijeka za četiri, iako su na njoj bila porušena tri velika mosta. Primjeri obnove važnijih objekata tijekom 1945.: pruga Zagreb–Beograd, Zagreb–Rijeka, Osijek–Koprivnica, Bjelovar–Kloštar, Zagreb–Koprivnica, Vinkovci–Osijek, Zagreb–Sisak, most kraj Karlovca, kraj Globovnice te kraj Fužina; tijekom 1946.: pruga Vinkovci–Županja, Vrhovine–Gospić–Split, most kraj Sl. Broda–B. Broda, kraj Varaždina, kraj Osijeka te vijadukt kraj Čupkovića. Potkraj 1946. uglavnom je bila uspostavljena veza na cijeloj mreži, osim pruge Sisak–Novska zbog mosta kraj Jasenovca, gdje je cijela konstrukcija

⁵⁵ *Sto godina železnica Jugoslavije (1849.–1949.)*, zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije. Izdanje redakcije štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, Beograd, 1951., str. 20–22.

bila u vodi koja je otežavala njezino vađenje. Ukupno je osposobljeno 3098 km kolosijeka, 236 komada ili 7 549 m mostova, 563 komada ili 31 400 m² zgrada, 65 komada ili 0,20 km propusta. Pruge su uglavnom u potpunosti obnavljane, dok su objekti privremeno osposobljavani, premda nisu rijetki ni primjeri njihove potpune obnove (mostovi Fužine, Globovnica, Karlovac, vijadukt Čupkovića itd.). Tijekom 1947.:

- obnovljen je dupli kolosijek Beograd–Novska. Svi provizorni mostovi zamijenjeni su konačnima. Dio Vinkovci–Brod pušten je u promet sredinom 1948., a Brod–Novska u travnju 1949.
- obnovljeni su mostovi na pruzi Sisak–Novska, koja je u promet puštena 1948.
- izgrađena je pruga Bihać–Knin dugačka 111 km; u promet puštena u prosincu 1948.
- izgrađena je pionirska željeznica duga 6,6 km
- obnovljeni su mostovi na pruzi Ogulin–Rijeka te most preko Rječine.

Ovim važnijim objektima treba dodati niz obnovljenih postaja, magazina i ostalih željezničkih objekata te izgradnju novih radi proširenje kapaciteta.⁵⁶

Od arhivskoga gradiva vezana za željeznice u navedenom razdoblju u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu pod rednim brojem fonda 207 čuva se gradivo Odjela prometa ZAVNOH-a (1944.–1945.).⁵⁷

Pod rednim brojem fonda 1194 nalazi se arhivsko gradivo Narodnooslobodilačke vojske, unutar kojega se nalazi i gradivo vezano za željeznice na oslobođenom teritoriju Hrvatske.

U zbirci mikrofilmova Hrvatski državni arhiv ima gradivo Glavnoga štaba NOV-a i POH-a (Saobraćajni odsjek), koje se odnosi i na željeznice.

Summary

ORGANIZATION OF RAILWAYS IN THE PEOPLE'S LIBERATION STRUGGLE

The article presents organization of the Railways of People's Liberation Army (ŽNOV/Željeznice narodnooslobodilačke vojske) analysing military (Supreme Headquarters, General staff for Croatia), and civil (Traffic Commission of NKOJ/National Committee of Yugoslav Liberation/; Traffic Commission of ZAVNOH/Federal Antifascist Council of People's Liberation of Croatia/) bodies responsible for it.

⁵⁶ Isto, str. 115–116.

⁵⁷ *Arhivski fondovi i zbirke u SFRJ – SR Hrvatska*. Savez arhivskih radnika Jugoslavije, Beograd, 1984., str. 70.

Care for the railway issues inside the Supreme Headquarters was a task of the Technical Department, while a Traffic Department was responsible for them inside the General staff for Croatia. Scope of the Traffic Commission of NKOJ regarding railways included construction, maintaining and control of railway traffic, and organization and management of technical training i.e. of professional schools.

According to that, Traffic Commission of NKOJ had responsibilities for the traffic in entirety. The first traffic commissioner was a general-lieutenant Sreten Žujović-Crni, being, at the same time, a member of the Supreme Headquarters of the People's Liberation Army and Partisan Units of Yugoslavia. Supreme government of the people's railway network in Croatia was a responsibility of the Traffic Commission of ZAVNOH. A head of that Commission was a traffic commissioner according to whose orders and under whose ruling and supervision all traffic activities in Croatia were going on (people's railway, post, telegraph and telephone, radio, road and river traffic). Executive control and direct administration of the Croatian railway service was a task of the Directorate of People's Railways in Croatia. And finally, a testimony of Vladimir Dedijer on partisan railways and sabotages of railroads, is presented, same as the citation from the speech of the minister responsible for railways in the Federal Republic of Yugoslavia, regarding conditions of the Yugoslav railways in the People's Liberation War.

Key words: *People's Liberation Struggle, Railways of People's Liberation Army, Supreme Headquarters, Traffic Commission of NKOJ/National Committee of Yugoslav Liberation, General staff for Croatia, Traffic Commission of ZAVNOH/Federal Antifascist Council of People's Liberation of Croatia*

Translated by Rajka Bućin